

Six Hundred Miles up the Magdalena

An account of my journey from Cartagena
to La Grada and then to Honda in search of work.

I left Cartagena on Saturday 17th June 1899,
and took the 1.30 train to Calamar, a little town
on the banks of the Magdalena about 50 miles away.
Of the little scenery along the line I won't say much
having fully described it already, but it is not
very interesting, being rather monotonous and flat.
Arriving at Calamar at 5.45, I was met at the station
by Mr. Stein & Larchin, & with them went straight-
to the Hotel Columbia where we had dinner. "Hotel
Columbia" sounds rather grand doesn't it, & you at once
picture a fine large building, with neat, cool rooms &
etc, but it is only a thatched cottage of six rooms,
only two of which are bed rooms. Each bed room contains
about 6 or 8 beds, and there are no partitions or screens
whatever. Of the kind of dinner we had I will say

Seiscientas millas subiendo el río Magdalena

Relato de mi viaje de Cartagena a Honda en busca de trabajo y mi regreso a Cartagena

LESLIE O. ARBOUIN

Traducción del manuscrito original por Harry Arboin Jiménez

Trabajo fotográfico: Esteban Pinilla

Colecciones Biblioteca Luis Ángel Arango

A la 1:30 de la tarde del sábado 17 de junio de 1899, tomé el tren en Cartagena con destino a Calamar, una pequeña población a orillas del río Magdalena distante aproximadamente cincuenta millas. No diré mucho del paisaje, pues lo encontré monótono y de poco interés; en su mayor parte plano.

A las 5:45 llegué a Calamar y en la estación del tren me esperaban los señores Stern y Larchin, quienes me llevaron directamente al Hotel Colombia donde cenamos. El nombre del Hotel Colombia suena muy bien. ¿no le parece?; se figura uno un edificio suntuoso, con habitaciones amplias, limpias y frescas, etc., pero en realidad no es más que un rancho de seis habitaciones, de las cuales solamente dos se destinan a alojar los huéspedes. Cada cuarto tiene de seis a ocho camas sin ninguna división. Más adelante contaré sobre la calidad de la comida.

Después de comer en el hotel, salimos a dar un paseo por la población, visitamos dos o tres americanos que viven allí y me distraje observando los bailes nativos que estaban en su apogeo. Probamos el delicioso bocado típico llamado "arepitas", las que nos sirvieron con café caliente. En realidad me divertí mucho, pues todas estas cosas eran nuevas para mí.

A las 12:30 de la madrugada pensé que ya era tiempo de ir a dormir, pero como suponía que el hotel estaría cerrado a esta hora, me fui con Mr. Larchin a la estación del Ferrocarril donde me facilitaron un catre para pasar la noche; no me pesó esta determinación, pues no me gustaba la idea de dormir en un cuarto con cinco o seis personas extrañas.

Durante la noche cayó un fuerte aguacero, y a las 5:30 de la mañana me levanté. Dimos un nuevo paseo por la población, eché otro vistazo a los bailes populares, que aún estaban prendidos a las 7:00 de la mañana. Enseguida nos trasladamos al hotel para tomar el desayuno. Después cogimos nuestras escopetas y estuvimos fuera casi todo el día y a las 4:30 de la tarde regresamos apenas a tiempo para librarnos de un fuerte aguacero que cayó sobre la población. Toda la tarde estuvimos esperando la llegada del barco y alrededor de las 7:00 de la noche, antes de la comida, fue avistado; a las 8:00 atracó y alrededor de las 8:30 me embarqué (18 de junio de 1899).

Página anterior:

Manuscrito: *Seiscientas millas subiendo el río Magdalena.*



Batalla naval (detalle), fotografía de Melitón Rodríguez. Tomado de Antonio Montaña, *A todo vapor*, Bancafé, Bogotá, Editorial Nomos, 1996.

Mi primera noche a bordo fue desastrosa; solamente por ratos pude conciliar el sueño, sentado en una mecedora, pues todo el mundo estaba en un estado de desasosiego y confusión. El día amaneció nublado (lunes 19 de junio de 1899), con fuerte aguacero a intervalos que duraron hasta las 8:00 de la mañana, pero el cielo continuó nublado y amenazante.

El barco zarpó a las 8:40 de la mañana para dar comienzo al viaje más apasionante e interesante que jamás haya hecho en mi vida. Los paisajes del río, que en algunos sitios tenía una anchura de más de una milla, eran indescriptibles. Llevábamos a remolque un planchón grande con materiales de construcción y un pequeño bote de vapor con destino a Bodegas del Sur, para el montaje de un pequeño puente allí.

El barco, para evitar posiblemente la fuerte corriente del río se mantenía muy cerca de la orilla, viajando según estimo, a una velocidad de seis millas por hora. A las 10:40 de la mañana llegamos a Bodegas San Juan para dejar carga. Este es el sitio más difícil a todo lo largo del río para atracar, pues queda arriba de un enorme remolino, que a veces atrapa las embarcaciones, zarandeándolas contra la orilla con gran peligro de hundirlas. Afortunadamente el atraque fue perfecto y después de tomar una provisión de leña zarpamos a las 11:30, luego se sirvió el almuerzo. [El original dice desayuno, creo que se trata del almuerzo].

Durante el curso del día paramos en uno o dos pequeños caseríos para dejar y recibir carga. El día continuaba nublado y la noche cerró con amenaza de lluvia; la tempestad con rayos y truenos se acercó al barco, pero al fin no llovió. A las 9:00 de la noche me fui a acostar y dormí el sueño de los justos, a pesar de que tenía como cama un catre pelado y duro, con mi maleta como almohada. Afortunadamente, el cansancio se sobrepone en todas las incomodidades y dormí tan profundamente como si estuviera en una cama resortada con almohadas de plumas. Me desperté intempestivamente a las 6:00 de la mañana (martes 20 de junio de 1899) con el pito del barco; el cuarto estaba lleno de vapor, pues había un escape en un tubo de conducción que pasaba por mi cuarto. Salté rápidamente de la cama y salí a la cu-



Vapor Palmar. Tomado de José Ramón Vergara y Fernando E. Baena, *Barranquilla. Su pasado y su presente*, t. 1, Barranquilla, 1922.

bierta y encontré que habíamos atracado en la población de Magangué, donde permaneceríamos alrededor de tres horas. Después del desayuno di una vuelta por la población y compré bocadillos de guayaba, famosos en la región.

Magangué es la población más grande a orillas del Río Magdalena después de Honda y es un importante centro comercial; sus casas son construidas de ladrillo, muy similares a las que encontré en Cartagena.

Comentaré bajo capítulo aparte más impresiones sobre la población nativa de Magangué.

En el puerto había otros dos barcos, entre los cuales se hallaba el Helena con destino a Barranquilla, así es que aproveché la oportunidad para escribir a la carrera una carta a mi madre, contándole sobre las impresiones del viaje y se la entregue al capitán rogándole la pusiera al correo tan pronto llegara a su destino.

Como a las 10:00 de la mañana zarpamos de Magangué y navegamos todo el día aguas arriba hasta las 5:00 de la tarde, cuando paramos en un pequeño leñateo [se recuerda que los buques de vapor que navegaban el río en ese entonces usaban leña como combustible para sus calderas y por consiguiente era necesario parar de trecho en trecho en los diferentes puertos de leñateos diseminados a todo lo largo del río] llamado Guamal, para tomar leña. Aproveché esta parada para bajar a tierra; compré mangos y tomé una fotografía del lugar con un grupo de nativos al fondo. Zarpamos nuevamente a las 5:30 de la tarde y enseguida se sirvió la comida. Tomé café a las 8:30 y a las 9:20 de la noche me fui a acostar.

La mañana siguiente (miércoles 21 de junio de 1899) fue una repetición de la mañana anterior pues me despertó el pito, esta vez saliendo de El Banco, otra población relativamente grande, aunque más pequeña que Magangué. Observé que la mayor parte de sus casas son hechas de barro con techo de paja; hay una iglesia bastante grande, con una bellísima cúpula de sólida construcción. La población está situada en una curva del río con hermosa vista.



Leñatero, río Magdalena. Colección particular.

Salí rápidamente de mi camarote pero no me fue posible bajar a tierra porque el barco sólo se demoró media hora. Tan pronto zarpamos tomé café y me dirigí a mi puesto de observación situado sobre la cubierta. Observé que se presentaba un cambio lento pero gradual en el paisaje; a medida que avanzábamos, bancos de arena cubiertos de enormes caimanes, algunos de ellos de dieciocho a veinte pies de largo, empezaron a aparecer en las orillas y la selva a cada lado del río se hacía cada vez más densa.

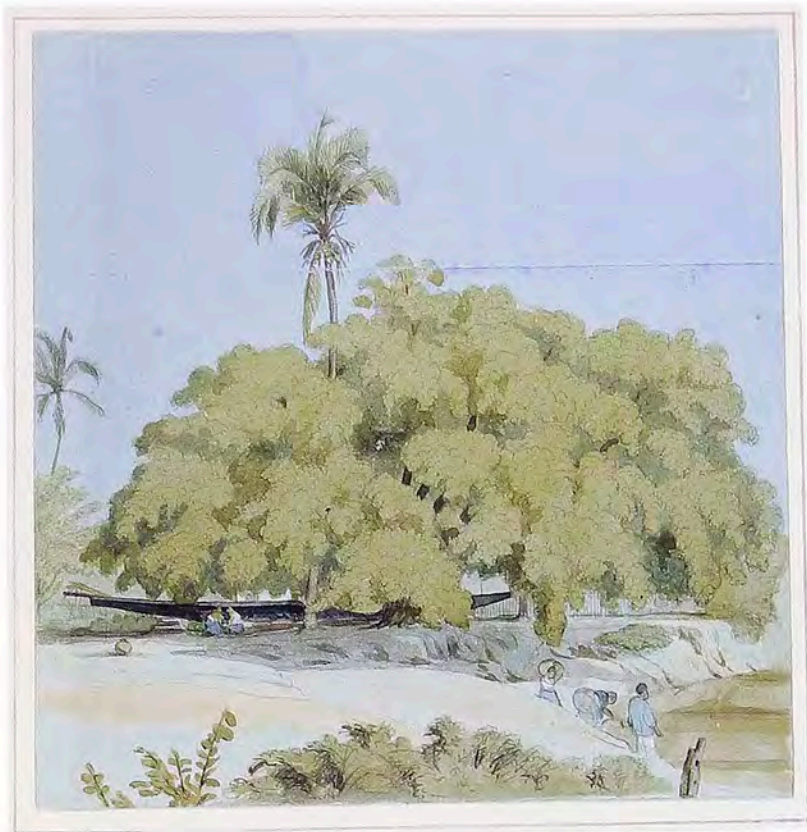
A las 2:15 amarramos en un pequeño poblado llamado San Jorge, donde Mr. Ben Worcester, el jefe de los mecánicos de la compañía [supongo se refería a la compañía dueña del barco], un americano muy simpático, tenía que hacer una diligencia tierra adentro; tomó su rifle y me invitó a que lo acompañara, invitación que acepté con gran complacencia. Permanecemos en la selva alrededor de quince minutos y no encontré nada que valiera la pena dispararle.

A las 3:10 atracamos en la población de El Carmen, donde dejamos algunos pasajeros y reanudamos la marcha diez minutos después.

La tarde era bellísima, gran número de enormes guacamayas revoloteaban sobre el barco.

A las 7:00 de la noche llegamos a Bodega Ocaña, zarpando de nuevo a las 7:20; a las 8:50 llegamos al leñateo de Las Pilas y después de abastecernos de buena cantidad de leña, zarpamos a las 11:10 de la noche. Era una gloriosa noche de luna y los rayos de ésta reflejados sobre las ondulantes aguas del río producían, a la suave luz del plenilunio una visión fantástica. Me senté en la cubierta por un largo rato, embebido por la belleza del paisaje y pensando en diferentes cosas que pasaban por mi mente. A mi lado se sentó una dama francesa que viajaba en el barco con destino a Bogotá, con quien trataba de sostener una conversación en francés, pues la dama no hablaba una sola palabra de inglés. Ojalá ustedes me hubieran oído tratando de hablar francés, en realidad fue muy divertido.

A la 1:30 de la madrugada llegamos a Bodegas del Sur, situado sobre el río Lebrija, pequeño afluente del río Magdalena, tan angosto que escasamente el barco podía



Edward Walhouse Mark. *Suan* (árbol ficus), en el Magdalena, s. f., acuarela sobre papel, 18.2 x 17.4 cm.



Llegada a El Banco. Colección particular.

dar la vuelta. En este lugar desembarcó el señor Ben Worcester y su comitiva, quienes habían llegado a su destino. Dejamos además el bote de vapor que traíamos en remolque. Me levanté deprisa para despedirme de estos buenos amigos. A ésta hora del amanecer hacía frío y la luna llena, todavía brillaba en el firmamento. Salimos a las 2:50 de la madrugada y me fui nuevamente a acostar.

Desperté normalmente a las 6:00 de la mañana (jueves 22 de junio de 1899) sin que nada me hubiera interrumpido el sueño y a las 6:30 salí a la cubierta. Solamente quedaban a bordo otras tres personas fuera de mí; la dama francesa, su dama de compañía y su pequeño hijo. Después del desayuno, que me tocó solo, tomé mi asiento de costumbre sobre la cubierta, para contemplar a mis anchas el bello y cambiante paisaje.

Un sinnúmero de bellísimos pero extraños pájaros volaban a mi alrededor y enormes garzas y otras aves acuáticas, aparentemente muy mansas, permanecían inmóviles ante la presencia del barco. La navegación empezó a dificultarse pues extensos bancos de arena surgían de las aguas y el encuentro frecuente con enormes troncos que flotaban semisumergidos en el agua, muy difíciles de observar desde la superficie, hacían muy peligrosa la navegación. Almorzamos a las 11:00 de la mañana y por primera vez nos acompañó el capitán señor Simmonds y su señora, honor que nos hacían en vista del reducido número de pasajeros a bordo. Alrededor de la 1:00 de la tarde observé que los árboles en ambos lados del río estaban literalmente cubiertos por grandes manadas de miquitos negros que saltaban de rama en rama al paso del barco.

A la 1:20 de la tarde atracamos en un pequeño poblado para dejar un pasajero; a las 2:30 pasamos por un sitio bellísimo, exactamente igual a los jardines Castleton de Jamaica. Verdes praderas con centenares de palmas y otros árboles preciosos



Chozas y habitantes del bajo Magdalena. Tomado de M. E. André, "Viaje a la América equinoccial", en *América pintoresca. Descripción de viajes al Nuevo Continente*, Barcelona, Montaner y Simon Editores, 1884.

diseminados por todas partes. Mi admiración no tuvo límites al contemplar tanta belleza; no podía creer que la naturaleza hubiera diseñado este parque maravilloso sin la ayuda del hombre.

Casi no puedo describir las formaciones de las nubes y los atardeceres en el río; todas las tardes me embelesaba en su contemplación.

A las 4:00 de la tarde paramos en Bodega Sogamoso, allí tomamos una provisión de leña; partimos nuevamente a las 5:45 y enseguida se sirvió la comida. A las 7:00 de la noche llegamos al leñateo de Sarilla donde atracamos para pasar la noche, pues el río se había puesto muy peligroso para navegar en la oscuridad. Antes del anochecer pasamos cerca de un árbol que evidentemente tenía que ser el estadero de las guacamayas, pues estaba totalmente cubierto por centenares de estas aves de inimaginable belleza, que al paso del barco se alborotaron formando una densa nube a nuestro alrededor; el ruido producido por el parloteo era ensordecedor. Después del paso del barco, las aves regresaron tranquilamente a su estadero.

A las 9 de la noche tomé café y me fui a acostar a las 10:00. Durante la noche llovió torrencialmente, pero en realidad no le puse mucha atención.

El barco zarpó al amanecer (viernes 23 de junio de 1899), me levanté temprano y a las 7:00 de la mañana tomé café, después salí a mi puesto de observación; el cielo amaneció nublado y el ambiente deliciosamente fresco. Tenía a mi vista, en ambas orillas, la densa selva suramericana de la que tanto había leído y parecía a cada minuto hacerse más y más espesa. Aquí y allá se veían a través del espeso follaje bellísimas palmas de diferentes clases; el suelo estaba cubierto por plantas tropicales, algunas de ellas en pleno florecimiento.

Navegábamos lo más cerca posible a las orillas, unas veces a un lado y otras al otro, pues el canal navegable era ahora muy intrincado; grandes bancos de arena llenos



Edward Walhouse Mark, *Caimán del Magdalena*, s. f., acuarela sobre papel, 17,3 x 25 cm.



Edward Walhouse Mark, *Garza morena en el Magdalena*, s. f., acuarela sobre papel, 17,3 x 7,1 cm.

de enormes caimanes, aparecían constantemente a lado y lado del barco y teníamos que navegar, muchas veces a media máquina, a través de ellos.

Almorzamos a las 11:00 de la mañana y a las 4:15 de la tarde paramos por media hora en el pequeño leñateo de Mensajero para cargar leña.

Durante el día hizo un calor infernal y mi cara y manos tenían un color rojo vivo. Comimos a las 5:00 de la tarde y a las 7:00 de la noche llegamos a Puerto Berrío después de sortear un peligroso paso, pues el río había cambiado de cauce desde el último viaje y había formado un nuevo canal de muy poca profundidad; por consiguiente, fue necesario sondearlo paso a paso a medida que avanzábamos; en algunos lugares se registraron hasta tres pies de agua. Me encantaba observar a los marineros midiendo la profundidad del río; primero suena una campana en el cuarto de máquinas y se baja la velocidad a media máquina, después el capitán se sube a la cubierta superior y toca una gran campana cuyo sonido resuena en todo el barco; inmediatamente dos hombres se dirigen a la proa, uno a cada lado, toman sendos palos de bambú debidamente marcados en pies, empiezan a sondear el río “cantando” al capitán la profundidad registrada, quien a su vez, retransmite esta información al piloto. A medida que se hace más llano el río se disminuye la velocidad hasta que apenas se mueve.

No desembarqué en Puerto Berrío porque era de noche y además me habían dicho que era un lugar muy malsano “infacto”; cuando el barco atracó vi una multitud de gente en la orilla y me informaron que estaban velando el cadáver de un hombre que había muerto esa tarde víctima de una fiebre perniciosa. Parece que la gente de por acá no tiene mucho respeto por los muertos. [Es muy posible que los nativos siguiendo viejas costumbres estuviesen borrachos y “bailando al muerto”, lo que motivó la observación del autor].



Llegada a Puerto Berrío. Colección particular.

A las 8:30 de la noche me senté al piano y por más de una hora toqué viejas melodías de mi tierra que sonaban increíblemente bien; en este lugar me sentí nuevamente en mi hogar, rodeado de mi familia y mis viejos amigos, sensación que siento cada vez que toco el piano. La francesita y su dama de compañía eran muy aficionadas a la música, a veces bailaban juntas cuando yo tocaba y me divertía muchísimo al observarlas.

A las 10:00 de la noche me sirvieron café y alrededor de las 11:00 me fui a acostar. El sábado 24 de junio me desperté a las 5:00 de la mañana en el momento en que el barco se alejaba de Puerto Berrío; me asomé por la ventana de mi camarote y encontré que estábamos rodeados de una espesa niebla. A las 5:30 empeoró la situación hasta el punto de que escasamente se podía ver diez yardas adelante. Ante la escasa visibilidad nos vimos obligados a orillar y amarrar el barco a un árbol, donde permanecimos alrededor de una hora.

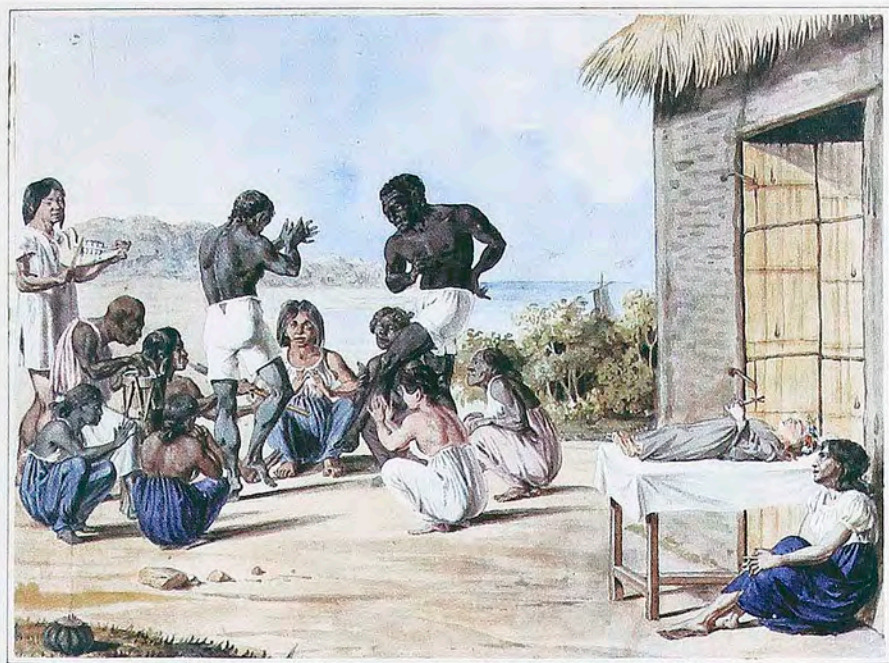
A las 6:30 se despejó la niebla y arrancamos de nuevo; a las 7:00 desayuné y enseñada me dirigí a mi puesto de observación situado sobre la cubierta. El día había aclarado y la temperatura estaba "hermosamente fresca".

El canal navegable se hacía a cada paso más peligroso y teníamos que sondear con frecuencia.

A las 9:30 paramos para recoger leña y partimos a las 10:30; a las 11:00 paramos en otro leñateo para completar la provisión de leña; partimos a las 11:40 de la mañana. Alrededor de la 1:45 de la tarde llegamos a un punto en el que el río había cambiado por completo de cauce desde el último viaje bajando, dos semanas atrás.

El río se había llevado una extensa faja de tierra con sus casas y haberes y sus ruinas se podían ver con claridad desde la cubierta. El lecho de este nuevo canal estaba situado exactamente sobre tierra firme y era muy angosto.

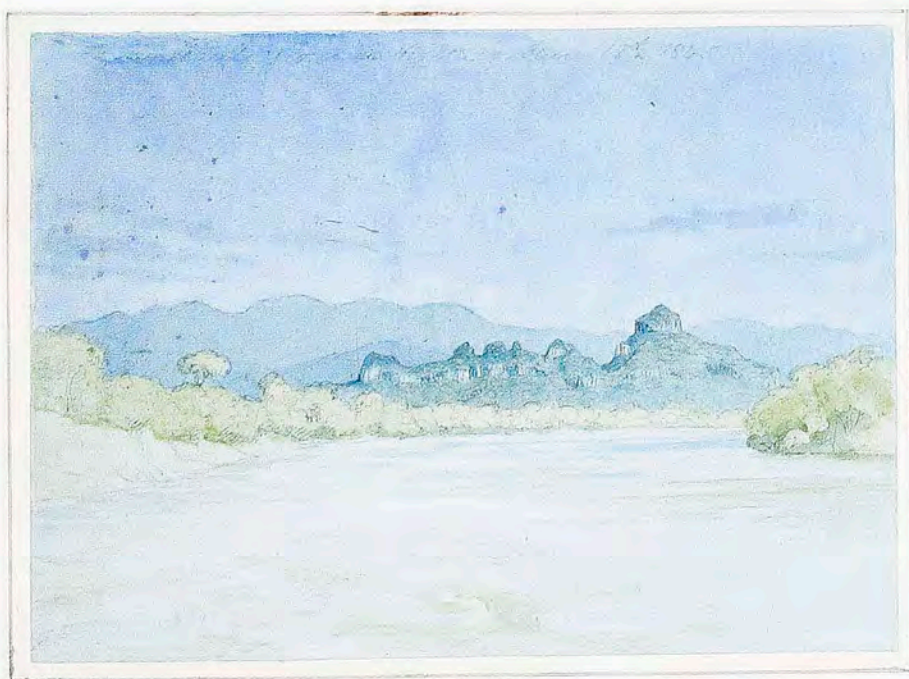
A las 2:00 de la tarde paramos por un corto lapso para dejar pasajeros y continuamos avanzando con lentitud toda la tarde. A las 7:40 de la noche llegamos a un pequeño leñateo donde atracamos para pasar la noche.



François Desiré Roulin, *Orillas del Magdalena. El baile del angelito*, 1823, acuarela sobre papel, 20,3 x 26,6 cm.



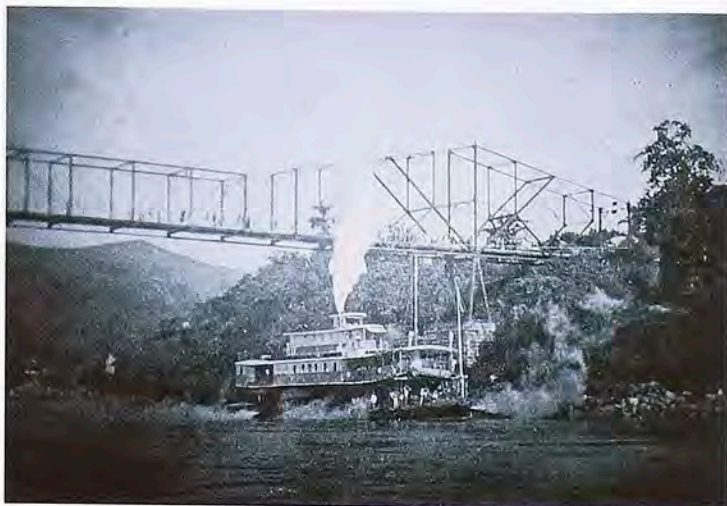
Edward Walhouse Mark, *Araña del Magdalena*, s. f., acuarela sobre papel, 9,3 x 17,3 cm.



Edward Walhouse Mark, *En el Magdalena. La Vuelta*, 18 de junio de 1845, acuarela sobre papel, 12,5 x 17,3 cm.



El paso de la Angostura. Tomado de M. E. André, "Viaje a la América equinoccial", en *América pintoresca. Descripción de viajes al Nuevo Continente*, Barcelona, Montaner y Simón Editores, 1884.



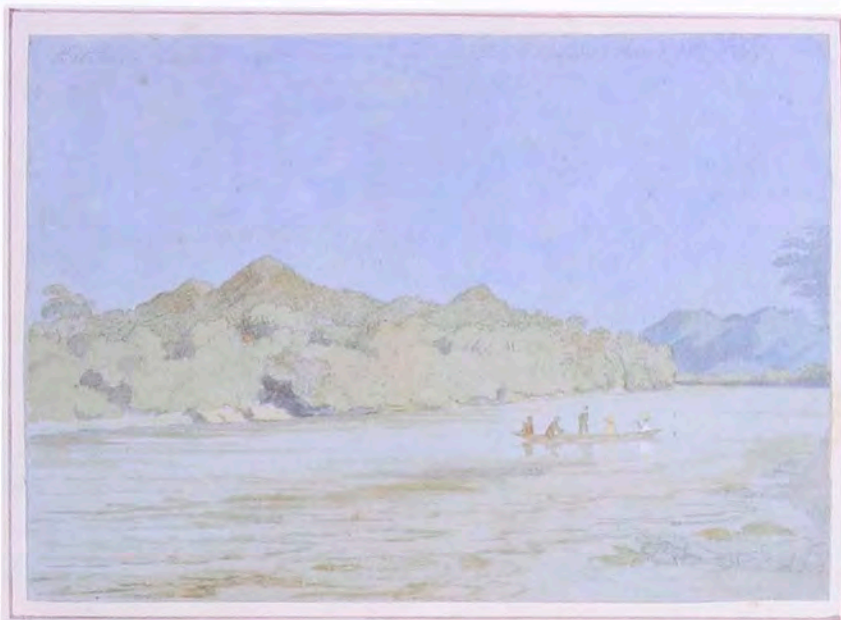
Puente de Honda sobre el río Magdalena, cerca del ferrocarril de La Dorada. Tomado de Alfredo Ortega Díaz, *Ferrocarriles colombianos*, Biblioteca de Historia Nacional, vol. XXVI, Bogotá, Imprenta Nacional, 1920.

Durante el día nos cruzamos con otro barco de la Compañía, el Clara, e intercambiamos señales; alrededor de las 5:00 de la tarde divisamos en la distancia la cordillera de los Andes. Estábamos ahora a catorce leguas aproximadamente de La Dorada, adonde llegaríamos, según me informaron, mañana por la tarde. Por la noche, después de comer, me senté al piano y a las 9:30 me retiré a descansar. A las 5:00 de la mañana del domingo 25 de junio de 1899 dejamos las amarras y emprendimos de nuevo la marcha río arriba.

Salí de mi camarote a las 6:00 de la mañana y me sirvieron café. La mañana era bellísima y no había niebla. A las 8:15 paramos en un leñateo para cargar leña, de repente, uno de los cargadores se encontró en una pila de leña una culebra de unos dos pies de largo [cerca de 60 cm] pero mortalmente venenosa llamada mapaná. Muy pronto la clavaron en un palo puntiagudo y pude observarla a mi antojo. Toda esta región está llena de culebras y los hombres deben tener mucho cuidado. Olvidé mencionar que en Calamar, matamos una culebra coral, que es muy bella pero también muy venenosa. Salimos a las 9:00 de la mañana y a las 11:00 atracamos en otro puesto de leña para completar nuestra provisión y arrancamos de nuevo a las 12:00 m.

Estaba reclinado cómodamente en mi silla de observación, medio dormido, cuando alrededor de las 2:00 de la tarde percibí una gran conmoción y excitación entre el personal de a bordo y de inmediato sentí que las máquinas reducían la velocidad hasta casi apagarse por completo. Salté de mi asiento para averiguar el motivo de este alborozo; pronto descubrí su causa: un enorme y precioso venado se había resbalado de un barranco situado en una de las orillas del río y estaba atrapado en la arena deleznable, luchando por escapar. Los hombres, locos de entusiasmo, se botaron al agua nadando de manera apresurada hacia la orilla; saqué mi rifle y me alisté a disparar en caso de que el venado tratara de escapar.

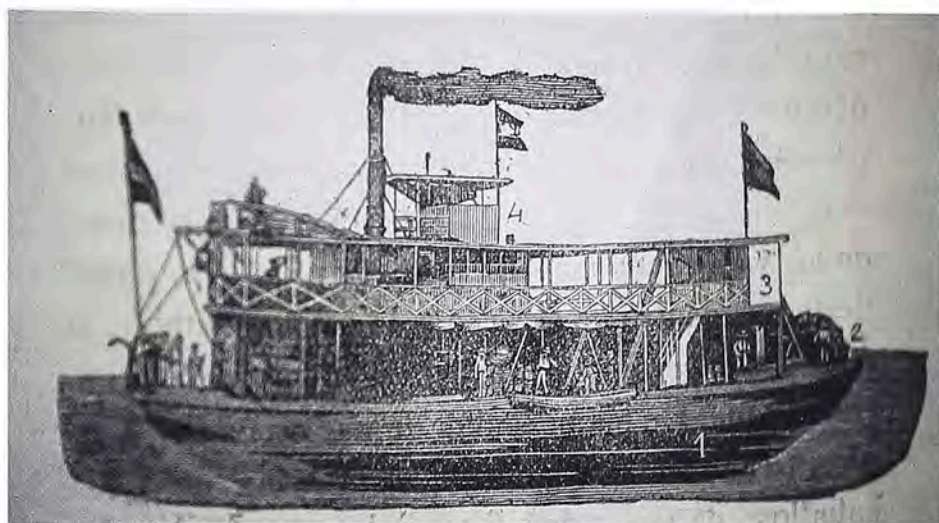
Edward Walhouse Mark, *En el Magdalena*. Honda, 18 de junio de 1848, acuarela sobre papel, 12,3 x 17,4 cm.



Edward Walhouse Mark, *Mujeres de las riberas del Magdalena*. Margarita, 19 de mayo de 1845, acuarela sobre papel, 17,3 x 24,8 cm.



Edward Walhouse Mark, *Gente de tierra caliente*. Ambalema, julio de 1846. Acuarela sobre papel, 12,5 x 17,4 cm.



Buque del Magdalena. Tomado de Ismael José Romero, *Descripción de los ferrocarriles de Colombia y viaje por el río Magdalena...*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906, pág. 51.

Muy pronto tuve que hacer uso del arma, pues el animal, loco del pánico, hizo un supremo esfuerzo y logró saltar a la cima del barranco antes que los nadadores llegaran a la orilla; casi logra su propósito de huir, cuando hice uso de mi rifle y lo herí en una pata trasera por lo que cayó nuevamente en el fondo del barranco. Aunque el tiro fue muy certero, el venado hacía aún frenéticos esfuerzos para escapar. De nuevo hice uso del arma y el animal cayó al río mortalmente herido. Me apenó sobremanera el saber que era una venada madre que andaba con su pequeño hijo, pero ya era tarde para arrepentirme, pues los hombres ya habían alcanzado a la venada y a su hijito. Después de una intensa lucha, lograron traerlos a bordo. A pesar de los esfuerzos hechos por la tripulación para conservarles la vida, ambos animales murieron en el curso de la tarde.

A las 2:35 de la tarde divisamos La Dorada, punto final de nuestro viaje y a las 3:20 atracamos. Es un lugar muy pequeño y escasamente puede llamarse una población; consiste en dos o tres bodegas o depósitos, la estación del ferrocarril y veinte o treinta miserables chozas de barro con techo de paja. Al otro lado del río, que en este sitio es muy angosto, se divisa una cadena de montañas escarpadas, distantes aproximadamente media milla de aquí. Estos montes son estribaciones de la imponente cordillera de los Andes.

En el puerto estaba atracado el Antioquia, perteneciente a otra compañía naviera. Como mencioné antes, el río aquí es muy angosto y alrededor de veinte millas aguas arriba, en Honda, hay fuertes corrientes [se refiere al salto de Honda] que impide el paso de los barcos fluviales.

A las 5:30 de la tarde se sirvió la comida a bordo; a las 8:00 de la noche empezaron a pelar los venados y bajé a observarlos. La piel del venadito era muy bonita, se la compré al hombre que lo había pelado por un peso. Me sirvieron café a las 8:30 y a las 9:00 me fui a acostar. A las 6:00 de la mañana, lunes 26 de junio de 1899 me levanté, tomé mi desayuno y desembarqué; a las 7:40 tomé el tren hacia Honda, distante veintidós millas. El viaje fue muy interesante; la línea férrea atraviesa una densa selva y el follaje a lado y lado de la carrilera es tan exuberante que barría literalmente las ventanas del tren. A trechos se ven verdes praderas bordeadas en la distancia por espesos bosques.

Llegamos a Honda a las 9:45 de la mañana y en primera instancia me dirigí al agente de la empresa naviera allí, para quien tenía una carta del señor Tearon. No tenía la menor idea de dónde lo podría encontrar, pero la suerte estaba de mi parte



Río Magdalena. Colección particular.

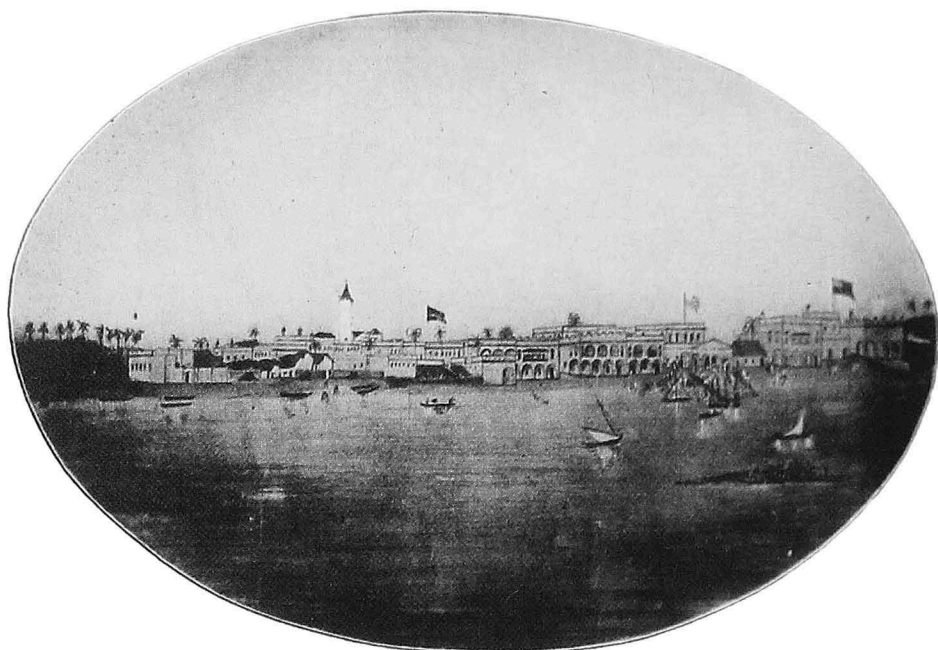
pues, cuando entré a la ciudad, vi una bandera desplegada enfrente de un edificio y me dirigí hacia allá y encontré que era la agencia que buscaba. El gerente de la agencia a quien la carta estaba dirigida no estaba en la ciudad, así que se la entregué al señor Gillis, quien lo reemplazaba durante su ausencia. Gillis era además el vicecónsul británico en Honda y me pidió el pasaporte. Prometió que haría todo lo que estuviera su alcance para ayudarme y me dijo que hablaría con el ingeniero Knorolis y con Emerson, gerente del Ferrocarril y me informaría por escrito si había alguna oportunidad de trabajo. Me despedí del señor Gillis y di una vuelta por la población, después me dirigí al Hotel América para almorzar.

Enseguida daré una breve descripción de la población tal y como yo la vi. Honda es tal vez la población más miserable, sucia y lóbrega que jamás haya visto. Las calles, aunque escasamente pudieran llamarse como tales, son muy angostas y espantosamente torcidas. Más parece uno hollar el sendero de un laberinto, que caminar por las calles de una población. Todas están pavimentadas ⁱⁱⁱsignifico, con toscas piedras de río de diferentes formas y tamaños, parece que hubieran sido simplemente arrojadas a la calle sin ton ni son.

Los andenes tienen de dos a tres pies de ancho y están relativamente en buen estado; las casas son de ladrillo y se parecen mucho a las de Cartagena, pero más pequeñas.

De Honda se sigue el viaje a Bogotá, distante 70 millas, en mulas, caballos, o vacas [seguramente se refiere a bueyes] y con este objetivo centenares de animales se mantienen de manera permanente a la espera. Las vacas [bueyes] se usan por lo general para transporte de bienes muebles, mercancías y carga pesada. Estando de paseo por una calle, observé un gran cargamento de mercancías acababa de llegar, todo a lomo de vacas [bueyes], creo que habrían alrededor de sesenta a setenta animales; qué bellos y mansos eran. Me llamó la atención que únicamente dos o tres hombres venían arreando esta cantidad de bueyes que llenaban la calle de lado a lado. Sólo quedaba libre el paso por el angosto andén; no obstante, en varias ocasiones tuve que agarrarme de los cachos de las vacas para abrirme paso.

La ciudad de Honda se halla situada en la desembocadura de otro gran río tributario del Magdalena y está cruzada por cuatro hermosos puentes; tres de hierro y uno de madera [el del Ferrocarril].



Copia de un cuadro que representa un aspecto de Barranquilla en 1874. Tomado de José Ramón Vergara y Fernando E. Baena, *Barranquilla. Su pasado y su presente*, t. 1, Barranquilla, 1922.

El puente del Ferrocarril y dos puentes de hierro cruzan el río Gualí y el cuarto, un enorme puente colgante de estructura metálica, cruza el majestuoso río Magdalena [debe referirse al famoso puente de Honda, todavía en pie].

Las gentes parecen abandonadas por Dios; no creo haber visto veinte personas con algo parecido a una cara alegre; todos parecen enfermos y tristes, como si no desearan gozar de la vida. Las mujeres, tanto las jóvenes como las viejas, andan con el pelo suelto, envueltas en mantillas negras alrededor del cuello. Los hombres usan sombreros de paja de copa muy alta, tipo panamá.

Era día de mercado y tuve la oportunidad de ver allí la mayor parte de la gente de Honda, por consiguiente, tuve una magnífica oportunidad de observar sus peculiaridades, etc., etc.

El capitán Simmonds, muy amablemente, me había pedido que regresara al buque en el último tren y así podría ahorrarme los gastos de hotel en Honda. Alrededor de la 1:00 de la tarde regrese a la oficina del señor Gillis, quien me dijo que no creía que hubiera muchas esperanzas de trabajo; le informé que regresaría en el mismo buque y que mientras tanto me alojaría a bordo; él me prometió que si algo se presentaba antes de mi partida, me lo haría saber de inmediato.

Después de la entrevista tomé el tren de regreso al barco y llegue a las 4:45 de la tarde. A las 5:30 se sirvió la comida y a las 9:00 de la noche me fui a acostar. Un grupo de aproximadamente diez colombianos durmieron a bordo. Habían llegado de Bogotá para recibir otro buque que aún no había llegado y solicitaron al capitán les facilitara unas camas a bordo, pues en La Dorada no había un sitio dónde pasar la noche.

Al día siguiente, martes 27 de junio de 1899, me levanté a las 5:00 de la mañana y contraté a un muchacho para que me acompañara a cacería. Penetramos la densa selva de la orilla, e hice algunos disparos sin tener suerte. No estaba en vena ese día para la cacería y en vista de que no había matado nada regresé al buque a las



Muelle de Barranquilla. Tomado de Ismael José Romero, *Descripción de los ferrocarriles de Colombia y viaje por el río Magdalena...*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906.

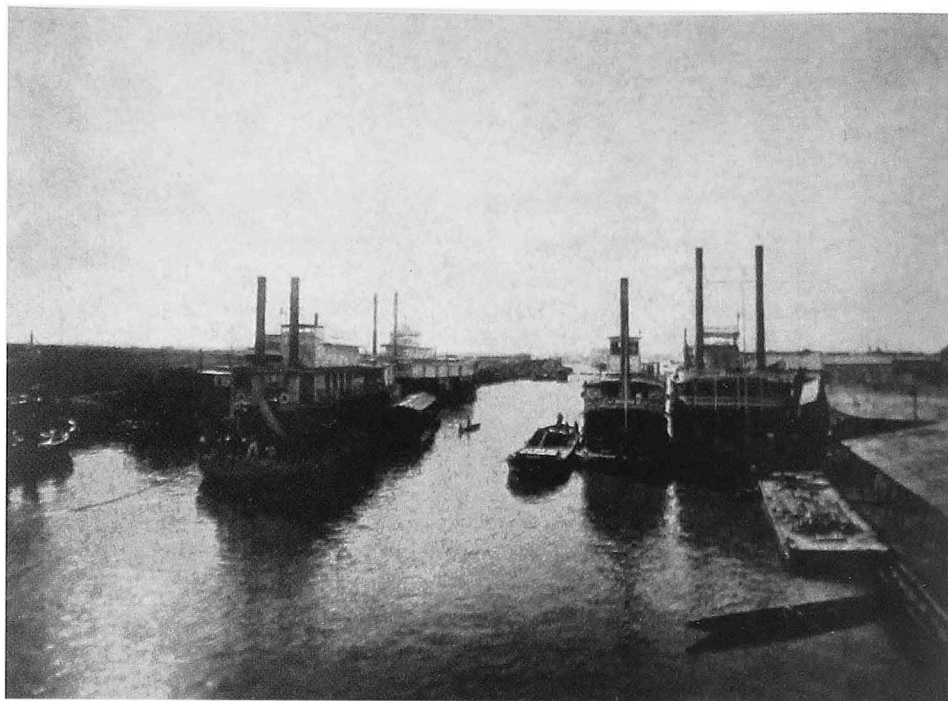
7:00 de la mañana y me sirvieron el café. Después del desayuno me dediqué a limpiar mi escopeta y posteriormente me senté al piano.

El barco que el grupo de colombianos esperaba, el Barranquilla, llegó a las 11:15 de la mañana. A las 11:30 se sirvió el almuerzo.

El resto del día me pareció tremendamente largo; durante un rato me dediqué a recargar algunos cartuchos y en seguida a andar de acá para allá hasta las 5:30 cuando se sirvió la comida. Después de cenar me senté al piano y a las 8:30 me fui a acostar. El miércoles 28 de junio amaneció haciendo un frío tremendo, me desperté a las 5:30 de la mañana y no sabía qué me estaba pasando y a las 6:30 me levanté, pues no podía aguantar el frío por más tiempo; cuando me asomé, vi que una densa niebla se había posado sobre nosotros y no podía ver los otros barcos que estaban atracados en el puerto. Salí de mi camarote y tomé una taza de café caliente que me entonó de nuevo. La niebla se dispersó lentamente alrededor de las 7:30 y a las 8:00 el Antioquia, el buque que habíamos encontrado atracado en este puerto partía rumbo a Barranquilla.

A las 9:15 salí nuevamente de cacería y maté un pájaro bastante grande llamado el carpintero o pájaro carpintero. Este pájaro hace un ruido tremendo cuando tala-dra con su pico los troncos huecos de los árboles y al principio pensé que fuera algún animal grande. El muchacho que me acompañaba estaba muy asustado, decía que en este sitio abundaban los tigres y que él no estaba dispuesto a acompañarme por más tiempo si yo insistía en adentrarme más en la selva; tuve así que desistir de mi intento, seguramente para nuestro bien, pues aunque me hubiera gustado mucho cazar un tigre, no hubiese podido darle muerte con el calibre de la munición que portaba para la escopeta y habría sido un gran riesgo afrontar a este felino con la pistola que llevaba al cinto, debido al poco alcance de esta arma.

A las 10:30 de la mañana regresé al barco y después de almorzar me senté a leer un libro que me prestó el capitán. A las 5:30 se sirvió la comida. Esa tarde llegaron de Bogotá tres pasajeros para el viaje de regreso; uno de ellos, un anciano sacerdote y



Caño de las compañías y muelles fluviales. Tomado de José Ramón Vergara y Fernando E. Baena, *Barranquilla. Su pasado y su presente*, t. 1, Barranquilla, 1922.

otro, un médico. Después de la comida tomé fotografías de la población, di algunas vueltas y me fui a acostar a las 10:00 de la noche.

A la mañana siguiente, jueves 29 de junio de 1899, una vez más fui despertado por el pito del barco anunciando la iniciación del viaje de regreso. No había tenido noticias del señor Gillis a pesar de que la tarde anterior había enviado un funcionario para despachar el barco. A las 6:00 de la mañana tomé café con el sacerdote y el médico, ellos no hablaban ni una sola palabra de inglés, así es que hice lo posible para entenderme con ellos en español.

Al poco rato de haber partido, una densa niebla cubrió el barco pero no fue necesario atracar. El viaje de bajada es mucho más rápido; navegamos a una velocidad aproximada de quince millas por hora y los barrancos a cada lado del río parecían deslizarse rápidamente a nuestro paso. Alrededor de las 10:00 de la mañana pasamos los restos de un naufragio ocurrido tres años atrás; un barco se estrelló contra un gran tronco sumergido y se hundió, pero toda su maquinaria quedó intacta. Gran parte del barco sobresale aún del agua.

A la 1:00 de la tarde alcanzamos al Antioquia, vapor que había partido de La Dorada la mañana anterior, varado en un banco de arena. Al parecer, se les había agotado la leña y su capitán, con el fin de obtener leña de otro barco, había resuelto vararlo intencionalmente y pedir auxilio. Sin saber el motivo de la varada fuimos en auxilio del Antioquia, pero al informarnos su capitán que necesitaba leña, descubrimos de inmediato la patraña. El capitán Simmonds amonestó de manera severa al capitán del Antioquia por su proceder [la amonestación del capitán Simmonds se motiva por el descuido del capitán del Antioquia, de no almacenar la suficiente cantidad de leña necesaria para viajar hasta el próximo leñateo y la patraña de varar a propósito el barco para pedir auxilio], pero le suministró una pequeña cantidad de leña y lo remolcó hasta ponerlo de nuevo a flote. No habíamos andado media milla cuando el Antioquia se volvió a varar y nos devolvimos a auxiliarlo, pero antes de llegar a su lado, había logrado ponerse finalmente a flote. El Antioquia calaba cuatro pies de



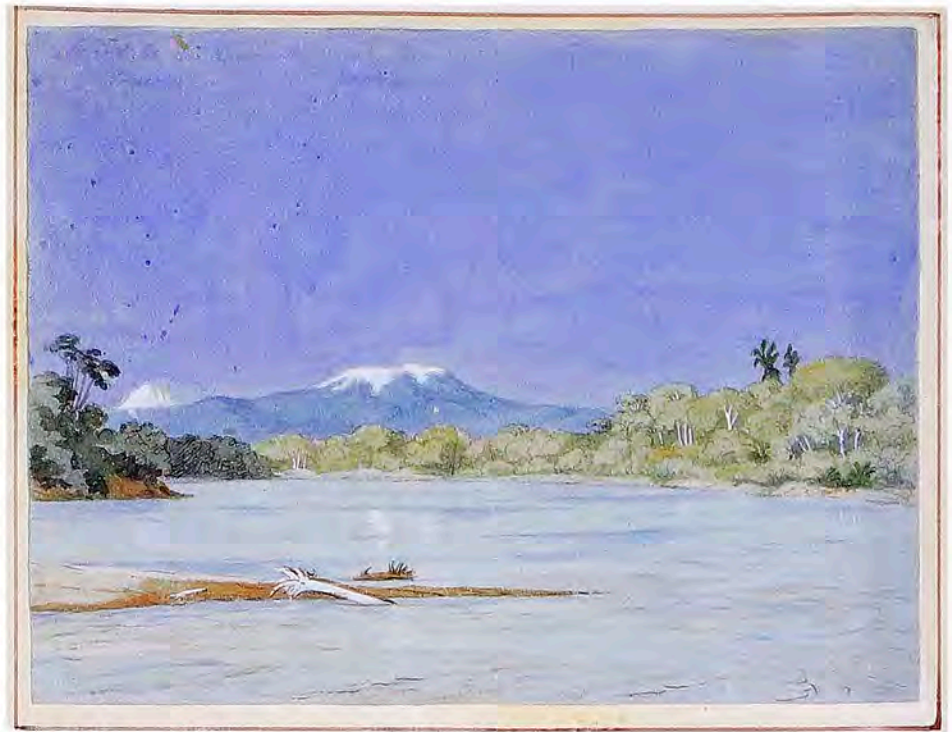
Edward Walhouse Mark, *En el Magdalena. Vista desde Heredia*, 4 de marzo de 1845, acuarela sobre papel, 9,3 x 17,4 cm.

agua, nuestro barco sólo 2,6 pies. A las 2:00 de la tarde llegamos sin contratiempo a Puerto Berrío, tomamos dos o tres pasajeros y dejamos carga. Durante nuestra corta permanencia en Puerto Berrío (una hora y veinte minutos) arribó al puerto el vapor Helena subiendo, y el Antioquia. Partimos a las 3:20 de la tarde. El canal navegable había cambiado desde nuestro paso subiendo y tomamos un cauce nuevo, navegando muy despacio. La navegación en el río es muy peligrosa. Ningún capitán, por experimentado que sea, puede aseverar que conoce el canal navegable, pues éste cambia constantemente y tiene que guiarse por la apariencia del agua y su conocimiento de las excentricidades de la corriente.

La tarde cerró con una bellísima puesta de sol, aunque en la distancia se veían ráfagas de lluvia. A las 6:30 cayó un corto aguacero y a las 7:00 de la noche atracamos en un pequeño leñateo para pasar la noche. Me senté un rato al piano y a las 10:00 me fui a acostar. No muy lejos habían otros dos barcos amarrados para pasar la noche y podíamos distinguir con claridad sus luces.

El viernes 30 de junio de 1899 me desperté con un tremendo ruido de pitazos que se sucedían unos a otros, no me podía imaginar qué era lo que pasaba. Me levanté rápidamente y descubrí que estábamos pasando los dos vapores que habíamos visto la noche anterior e intercambiábamos saludos.

A las 7:30 de la mañana divisamos en la distancia las montañas de Ocaña, qué bellas se veían en la suave luz de la mañana, cubiertas de trecho en trecho con jirones de niebla. A las 9:45 arribamos a Bodega Sogamoso para cargar leña; zarpamos a las 11:00 de la mañana y se sirvió el almuerzo. A las 12:10 pasamos el Cauca subiendo y a las 2:00 de la tarde llegamos a un puerto llamado Osario, allí subieron a bordo dos pasajeros y zarpamos a las 4:40. Si lográramos llegar a Bodega del Sur distante doce leguas, antes de anochecer, podríamos viajar toda la noche, pues de ese lugar en adelante se mejoran las condiciones del cauce navegable. El capitán ordenó aumentar la velocidad a toda máquina y navegando dieciocho millas por hora, llegamos a Bodegas del Sur a las 7:20 de la noche. En vista de que la navegación de este punto para abajo no ofrece mayor peligro, zarpamos a las 7:50; a las 8:15 de la noche paramos por cinco minutos en Bodega Central para recoger pasajeros; a las 9:00 de la noche llegamos al leñateo Las Pilas donde tomamos una buena provisión de leña. A las 11:00 de la noche me fui a acostar. Durante la noche paramos en dos o tres sitios pero no me di cuenta a qué horas. La



Edward Walhouse Mark, *En el Magdalena*, 1845, acuarela sobre papel, 12,4 x 17,4 cm.

mañana siguiente, sábado 1.º de julio de 1899, me levanté a las 6:30 y tomé café; a las 7:00 de la mañana llegamos a El Banco. Subieron varios pasajeros y arrancamos a las 7:30. Alrededor de las 10:00 de la mañana cruzamos con el General Páez y poco después con el Zea, ambos subiendo, y les tomé fotografías. A las 11:00 de la mañana pasamos por la pequeña población de Pines, no paramos, pero pasamos muy cerca para arrojarles una carta; a las 11:15 pasamos la desembocadura del río Cauca, tributario del Magdalena. Este río arrastra grandes cantidades de plantas acuáticas de la familia de las liliáceas denominadas jacintos que cubren grandes trechos del bajo Magdalena.

A las 12:30 de la tarde paramos para tomar leña, salimos a la 1:15; a las 2:45 atracamos en Magangué, como el barco iba a permanecer por un largo rato, desembarqué y compré más bocadillos de guayaba. El barco tomó una gran cantidad de carga compuesta principalmente por caucho; se embarcaron algunos pasajeros y salimos a las 4:50. Había ya un buen número de pasajeros a bordo, y las mesas del comedor estaban totalmente llenas. Paramos a las 7:30 de la noche para tomar más leña y arrancamos a las 8:20. A las 9:20 atracamos en Zambrano, donde tomamos más carga, salimos alrededor de las 10:00. Como esperábamos llegar a Calamar, puerto final del viaje, entre 2:00 y las 3:00 de la madrugada, comencé a arreglar mis cosas y me acosté a las 11:00 de la noche.

Domingo 2 de julio, me desperté a las 5:20 de la mañana y encontré que estábamos amarrados en Calamar, donde habíamos llegado a las 3:20 de la mañana. A las 6:00 tomé café y a las 7:30 desembarqué con el señor Larchin, quien me llevó a conocer los otros barcos que estaban atracados en el puerto y a las 11:00 de la mañana regresé al Carolina para almorzar.

Poco después del desayuno, un hombre se cayó al agua y por poco se ahoga. El médico que viajaba conmigo lo atendió inmediatamente y logró salvarle la vida.

La noche anterior hubo una terrible trifulca en Calamar y un hombre mató a otro de un disparo; su cadáver fue enviado a Cartagena en el mismo tren en que yo



Edward Walhouse Mark. *Escena ribereña del Magdalena y estudio de cocoteros. Morales*. 25 de mayo de 1845. acuarela sobre papel, 17,2 x 24,8 cm.

viajaba. Alrededor de las 6:00 de la tarde llegué a Cartagena y me dirigí a la casa de la familia Tearons, después de haber pasado dos fascinantes semanas, seiscientas millas Magdalena arriba en un barco de río.

SEGUNDA PARTE

Comentarios y observaciones del viaje

Capitán Simmonds

Capitán del Carolina

Es el tipo perfecto del capitán de barco, casi cuadrado o más bien ovalado, de tez roja, cara redonda y de mirada jovial; pelo rubio y mostacho delgado, de apariencia bonachona, pero de un genio terrible, se excita fácilmente. Si alguien lo provoca, es tal su cólera que uno cree que lo va a matar. Su vocabulario es muy fluido y domina maravillosamente el castellano. No puede abrir la boca sin pronunciar las más horribles palabras. Es de temperamento obstinado, expresa sus opiniones como si éstas fueran siempre correctas y no acepta argumentos en contra.

Tiene un gran corazón y hace lo indecible para ayudar a las personas que lo necesitan y no olvida nunca los favores recibidos, así como no perdona a las personas que le han hecho mal.

Habla demasiado sobre la vida privada de las personas, así es que uno debe tener mucho cuidado con él. Es muy exagerado en su conversación hasta el punto que a veces dice cosas que no son ciertas. No es un hombre educado y de ningún modo puede calificarse como un caballero; es un viejo patán y fanfarrón, no tan malo cuando uno lo llega a conocer. Afortunadamente la fui muy bien con él, e hicimos una magnífica amistad. Su esposa es de Jamaica y parece una mujer sensata, aunque no



François Desiré Roulin, *Orillas del Magdalena*, 1823, acuarela sobre papel, 20,3 x 26,7 cm.

es bonita; tienen una hija, una pequeñita de pelo dorado, de alrededor de dos años de edad, pero ha heredado el genio terrible de su papá y es muy poco sociable.

Mister Cox

Contador del barco

Alto, de aproximadamente seis pies, dos pulgadas, delgado y de aspecto cadavérico, de cara larga y angosta, mostachos negros. Su expresión es de una persona resignada, dispuesta a aceptar el porvenir, cualquiera que éste pueda ser. Tiene una voz áspera y es un poco cínico. Al principio yo no lo podía soportar por ser una persona taciturna y solitaria, parece descontento y cansado de la vida, pero en un todo, no es una mala persona cuando se llega a conocer. Raras veces conversa a no ser que le conversen, aparenta cuarenta años de edad y evidentemente ha tenido una vida muy dura que le ha agriado el carácter.

Los marineros y la tripulación

Parecen objetos, son ¡sucios!, ¡irracionales!, despreciados. Más parecen animales que seres humanos. Aparentemente su único objetivo es el de obtener el mayor provecho posible de todo lo que les rodea; sus hábitos son depravados y moralmente obscenos. A horas de comida les pasan una enorme palangana llena de una horrible mezcolanza y todos se amontonan alrededor comiendo con las manos, pues no usan cuchillos ni tenedores, agarran grandes trozos de carne, pedazos de plátano y manotadas de arroz, etc., que desgarran salvajemente, arrojando a la palangana aquello que no les gusta, después les pasan café en grandes totumas y todos toman de la misma vasija. Son de temperamento infantil e ingenuos y se distraen con facilidad ante cosas insignificantes. Antes de hacer cualquier favor quieren saber cuánto provecho van a sacar de ello.

Los nativos del interior

Los nativos del interior son muy diferentes a los habitantes de la costa, en vestimenta, maneras y carácter.



Edward Walhouse Mark, *Tipo de negro del Magdalena*, 1845, acuarela sobre papel, 25.1 x 17.4 cm.



François Desiré Roulin, *Orillas del Magdalena. Mercado de Mompox*, 1823, acuarela sobre papel, 20,3 x 26,7 cm.

Las mujeres del interior visten siempre con mantillas negras; jóvenes y viejas andan por las calles con el cabello suelto, son muy aficionadas al tabaco y con frecuencia se les ve en la calle con cigarros en la boca.

Los hombres casi nunca se ponen saco, pero sobre la camisa llevan una especie de sobretodo que consiste de una pieza de tela gruesa, de forma cuadrada, con una ranura en la mitad por donde meten la cabeza y que les cuelga libremente sobre los hombros [ruana]. Todos usan sombreros blancos de paja, de copa alta tipo panamá, sería difícil encontrar un grupo de individuos más sucios y miserables que ellos.

No puedo decir mucho de sus costumbres, hábitos y carácter, pues no tuve mucha oportunidad de estar con ellos, pero me comentaron que los nativos del interior son mucho más honrados que los habitantes de la costa y que se puede confiar en su palabra. En apariencia tienen una mentalidad simple y se distraen fácilmente. Los nativos de la costa han heredado las malas costumbres de razas foráneas y son muy perezosos.

La comida a bordo

Llegó la hora de tratar un tema muy importante, se trata de la comida: No es tan mala como yo esperaba; sin embargo, tiene un estilo peculiar propio. Ajo y manteca son los condimentos favoritos en toda comida. Almuerzo y comida —ambos consisten en cinco o seis platos diferentes—, primero que todo se sirve la sopa, que tiene el nombre de San Coché [sancocho] y qué sopa tan curiosa es; aparenta ser agua con manteca, a la cual se le añade plátano, carne, ñame, cebolla, repollo, hígado, ajo, nabo y dios sabe cuantas cosas más echan a la olla y lo cocinan. Cuando está limpia no es tan mala. Pero a veces, y para cambiar, parece que le arrojan el rezago de otras ollas; me supongo, para darle color, pues asume un tinte purpurino que lo hace muy poco apetecible¹.

1. El color purpurino a que se refiere el autor lo da el plátano verde que se cocina con los demás ingredientes; Arboúin lo confundió con mugre.



Edward Walhouse Mark, *Plátano banano*, s. f., acuarela sobre papel, 17,3 x 25,5 cm

Después de la sopa se sirve, como primer plato, un *beefsteak* a la “colombiana”, que consiste en un pedazo de carne cubierto con una masa de cebollas, tomates, etc. y para encontrar la carne, era necesario excavar a través de la masa de cebolla, etc. y finalmente se hallaba ésta, navegando en una laguna de grasa amarillenta.

A continuación se pasaba una enorme bandeja de arroz, algunas veces condimentado con aceite de coco (arroz con coco), otras veces con manteca, que le daba un brillante color amarillo claro. Empieza uno a comer cuando pasan otra bandeja. ¡Qué sorpresa! otra vez carne, pero preparada de otra manera, acompañada de macarrones y ñame, hace uno campo y sigue comiendo, con la esperanza ¡por Dios! que lo dejen tranquilo, pero no dan descanso, pues cinco minutos después llega un cuarto plato, por lo general de carne, a veces pollo o carne enlatada, llega un momento que uno cree que va a estallar!!! Para terminar, sirven el postre, compuesto por lo general de ciruelas pasas con queso o frutas en conservas y una taza grande de café con leche y patacones.

El pan que se consigue en los pueblos es de muy mala calidad, pero el que amasan a bordo es muy sabroso.

Según pude observar, el plátano es la base primordial del alimento del pueblo.

Leslie O. Arbouin Ingeniero civil, electrónico, arquitecto*

HARRY ARBOUIN JIMÉNEZ**

Trabajo fotográfico: Esteban Pinilla

MISTER ARBOUIN, MI PADRE

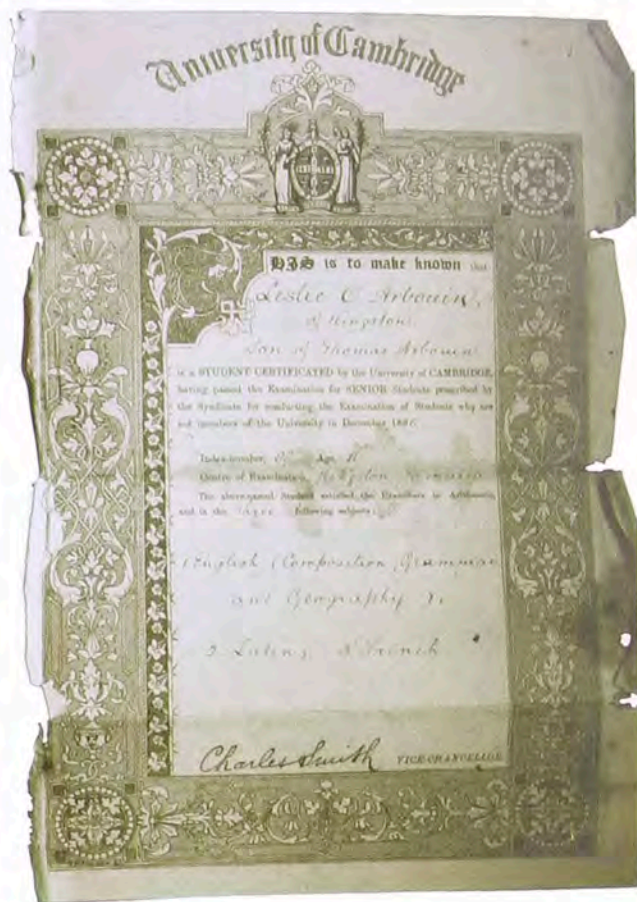
Nació en la ciudad de Kingston (Jamaica), el 26 de julio de 1880, hijo de padres ingleses radicados en la isla de tiempo atrás; su padre, Thomas Arbouin, era funcionario del Imperio británico y su madre, Ella Groom, una gran pianista. Aunque sin mayores recursos económicos, no omitieron esfuerzos para darle a sus cuatro hijos, tres hombres y una mujer, una esmerada educación dentro de las rígidas normas de la religión anglicana.

* Reseña de su vida, como homenaje a su memoria, en el primer centenario de su nacimiento (26 de julio de 1880-26 de julio de 1980).

** Dedico estas notas a mis hijos y sus descendientes, como memoria a Mr. Arbouin, mi padre.
HARRY ARBOUIN
JIMÉNEZ



Leslie Arbouin y Carmen Jiménez, 1903.



Diploma de Leslie Arbouin, 1896.

Descendientes de los hugonotes de la provincia francesa de Bretaña, emigraron a Inglaterra a finales del siglo XVI, como lo hicieron miles de familias francesas de esa época, huyendo de las terribles persecuciones religiosas desatadas en Francia contra los hugonotes, dirigidas y comandadas por el tenebroso cardenal de Richelieu por no acatar éstos la sumisión al papa.

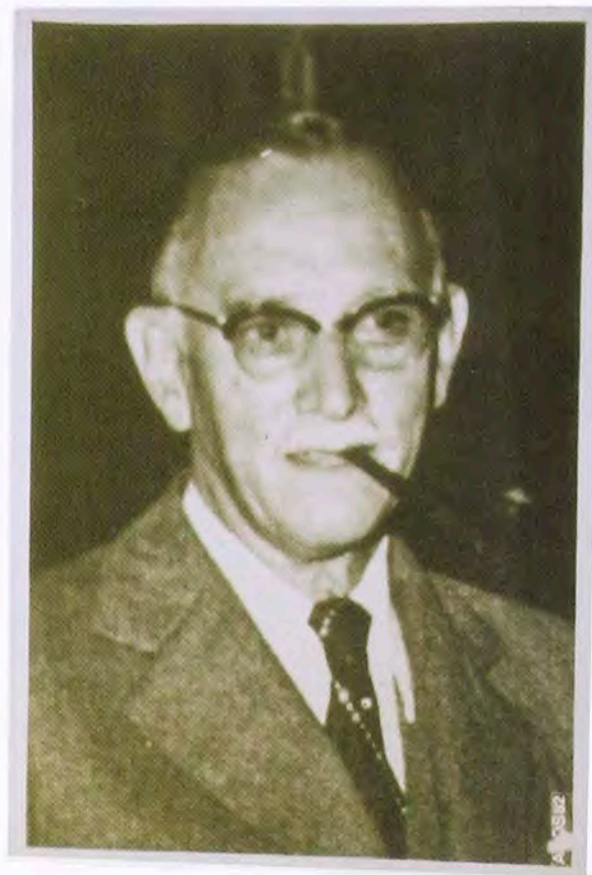
Grandes fueron los favores que recibieron del Imperio británico estos emigrantes franceses, a gran número de ellos se les asignaron cargos de importancia en el gobierno de sus colonias de ultramar, inclusive les asignaban tierra a título gratuito para que se establecieran allí con sus familias de manera permanente. Dentro de éstos, se encontraba la familia Arbouin.

A la edad de dieciséis años, Leslie Arbouin obtuvo el grado de bachiller de la Universidad de Cambridge, y a principios de 1899, a la edad de diecinueve años, el título de ingeniero civil y electrónico de la misma universidad.

Arbouin tuvo conocimiento de las grandes posibilidades de trabajo que se ofrecían en el continente, especialmente en Colombia, donde la mayor parte de las empresas importantes eran dirigidas por ciudadanos británicos. Las empresas navieras prestaban los servicios de navegación en el río Magdalena; los ferrocarriles cubrían los tramos Puerto Colombia-Barranquilla; Cartagena-Calamar; Honda-La Dorada, había importantes empresas comerciales y mineras, etc. Además, supo de la iniciación de los trabajos de construcción del Ferrocarril de Girardot, dirigido también por ingenieros ingleses, y pensó que allí seguramente encontraría oportunidades de trabajo; por ello, a principios de junio de 1899 se embarcó para Colombia.



Leslie Arbouin y su hija Alicia.



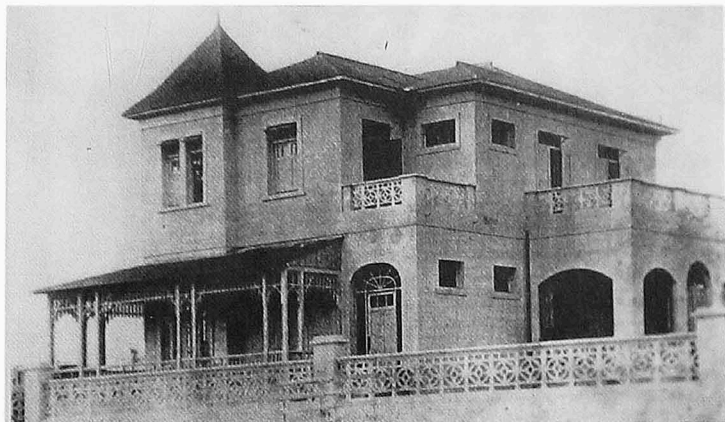
Harry Arbouin Jiménez.

En su relato *Seiscientas millas subiendo el río Magdalena* describe en forma magistral sus impresiones día a día de su viaje de Cartagena a Honda, partiendo de Cartagena el 17 de junio de 1899 en ferrocarril con destino a Calamar, de Calamar a La Dorada en el vapor Carolina del río Magdalena y de La Dorada a Honda en ferrocarril y su regreso a Cartagena en el mismo barco.

Arbouin traía una carta de recomendación dirigida a un señor Rippler, gerente de la Compañía de Navegación con sede en Honda, pero éste no se encontraba en la ciudad; por tanto, habló con el gerente encargado, de apellido Gillis, quien no le dio muchas esperanzas de trabajo. Ante esta situación, y no contando con mayores recursos económicos, regresa a Cartagena, con la intención de embarcarse nuevamente con destino a su tierra; cuál no sería su estado de ánimo al considerar fracasado su viaje a Colombia. ¡Cuántas ilusiones perdidas! Así como una sensación de vergüenza o frustración ante un esfuerzo económico hecho por sus padres al suministrarle todo lo necesario para el viaje y presentarse ante ellos con la manos vacías. Pero el destino le tenía reservada otra cosa.

Al regresar a Cartagena y poco antes de embarcarse, tuvo la suerte de encontrarse con Rippler, persona a quien venía dirigida la carta de recomendación. Fue muy grande la satisfacción de Rippler al encontrarse con Arbouin, de quien tenía noticias, y se sorprendió por la poca atención que le prestó su delegado en Honda, Gillis, al informarle que en Colombia existían pocas oportunidades de trabajo, y en especial para un joven ingeniero recién graduado de la Universidad de Cambridge, cuando la realidad era otra.

Rippler rogó a Arbouin que regresara con él a Bogotá para conseguirle una plaza de ingeniero en el Ferrocarril de Girardot, cuya construcción se iniciaba. Arbouin



Residencia de Leslie O. Arbouin. La primera casa construida en la Urbanización El Prado, Barranquilla, 1920. Tomado de Alfredo de la Espriella, *Imagen temporal. Barranquilla siglo XX. 1900-1925*, Barranquilla, Fondo Mixto de Promoción de la Cultura y las Artes del Atlántico, 1998.



Aduana de Barranquilla. Colección particular.

no sabía que este encuentro iba a originar un cambio fundamental en su vida y que con el tiempo llegaría a ser cabeza de una respetable familia colombiana.

Infortunadamente, de este punto en adelante, Arbouin no dejó registros escritos de sus viajes y experiencias, a pesar de que le tocó vivir la guerra de los Mil Días (17 de octubre de 1899-21 de noviembre de 1902).

Contaba que en varias ocasiones, andando en Mesita, entre Girardot y Apulo, por sobre su cabeza se disparaban los diferentes bandos en guerra, pero jamás hicieron ningún intento de entorpecer la obra de construcción del ferrocarril, ni de atacar a su personal.

Como anécdota interesante contaba que el 7 de diciembre de 1902, estando acampados los ingenieros en los alrededores de la población de Tena (Cundinamarca), cundió gran alarma entre ellos pues apenas empezó a oscurecer, observaron sorprendidos que todas las chozas y las montañas se iluminaron y cuanto más oscurecía más brillante era la luz, llegando a tal punto que parecía que toda la montaña se hubiera convertido en una enorme tea encendida. Esta extraordinaria iluminación fue tomada por Arbouin y sus compañeros como presagio de una gran batalla que seguramente tendría lugar esa misma noche o tal vez al amanecer.

Estas extrañas luces observadas por los ingenieros ingleses en la noche del 7 de diciembre de 1902 eran las iluminarias a la Virgen de la Inmaculada, cuya fiesta se celebra el 8 de diciembre.

Dejo consignado en este escrito un hecho insólito en la historia del país que recibí de viva voz de Arbouin: se trata del famoso *Switch* de La Esperanza. De acuerdo con los estudios técnicos, la línea férrea debería pasar cerca de la población de Tena y penetrar a la sabana de Bogotá, aproximadamente por el sitio donde hoy atraviesa la carretera La Mesa-Bogotá, lo que entonces se denominaba Barro blanco o Boca del Monte. Según el trazado hecho por los ingenieros, esta era la ruta que ofrecía las mejores especificaciones técnicas para la construcción de la vía férrea, tomando especialmente en cuenta las condiciones del terreno, curvas de nivel y longitud de la línea hasta Bogotá, etc. En este sentido, el proyecto fue presentado al gobierno colombiano para su aprobación. Cual no sería la desilusión de Arbouin

y demás ingenieros ingleses al conocer que el presidente de la república, general Rafael Reyes, había rechazado el proyecto y en cambio les ordenó que la línea férrea debería pasar por la puerta de la hacienda de los señores Aparicio en La Esperanza. Esta determinación del presidente implicaba entre otras desventajas la prolongación innecesaria de la vía en más de 40 kilómetros, la hechura de un túnel y la construcción del nombrado *Switch* de La Esperanza, considerado por los ingenieros como un grave error técnico que tantos tropiezos ha ocasionado al Ferrocarril de Girardot.

En estas andanzas, Arbouin se alojó en varias ocasiones en la famosa, en ese entonces, hacienda El Tambo de propiedad de mi abuelo Teótimo Jiménez, situada poco más arriba de la población de Tena, donde don Teótimo daba alojamiento a las familias que salían de Bogotá en viaje a Girardot y al occidente colombiano. Era la “primera jornada”, pues el viaje de Madrid, punto terminal del ferrocarril de la Sabana a El Tambo, a lomo de mula, se hacía en un día.

Don Teótimo vivía en El Tambo con su esposa, Clelia Torres; la madre de ésta, señora Wheelard, por extraña coincidencia de nacionalidad británica y sus ocho hijos cuando no estaban en sus colegios en Bogotá. La mayor de las hijas de don Teótimo era Carmen (mi madre), a quien mi padre había visto una noche en el Teatro Colón de Bogotá; ella una bella muchacha de diecinueve años, recién salida del colegio de María en Bogotá, robó su corazón, y después de un corto noviazgo contrajeron matrimonio en la capilla de la hacienda El Tambo, el 7 de noviembre de 1903.

Arbouin se retiró de la obra del ferrocarril a principios de 1905 para aceptar una propuesta de la familia Laserna de encargarse de la instalación y montaje de una planta de energía eléctrica en Ibagué. Esta planta, con todas sus instalaciones eléctricas, redes, etc., fue inaugurada, según mis cálculos, a finales de 1906 con gran alborozo popular. Esta planta se denominó Planta Laserna y estuvo en servicio por más de cuarenta años.

Simultáneamente con el montaje de la planta de Ibagué, dirigió también el montaje de la planta de Chaparral que se inauguró, al parecer, poco tiempo después de la de Ibagué.

A principios de 1907 viajó por primera vez a Jamaica tras permanecer en Colombia durante casi ocho años. El objeto principal de este viaje era visitar a sus padres, después de esta larga ausencia y presentarles a su esposa. En Kingston nació mi hermana mayor, Alicia, y al poco tiempo regresaron a Colombia. En 1909 nació en Bogotá mi hermana Violeta y a continuación viajó por última vez a Jamaica, con su esposa y sus dos hijas. En Jamaica, entre 1911 y 1913, nacieron sus tres hijos, Harry (quien escribe estas notas), Jaime y Frank. Tengo muy poca historia sobre las actividades desarrolladas por él en Jamaica durante estos años.

A principios de 1914, poco antes de estallar la Primera Guerra Mundial, fue contratado por el gobierno de Panamá conjuntamente con su hermano Gerald, quien era Arquitecto, para que se encargaran de la reconstrucción de la ciudad de Panamá después de haber sido semidestruida por un grave incendio.

Grandes obras realizaron los hermanos Arbouin, pero mi padre tuvo la desgracia de perder a su hermano Gerald, quien murió víctima de un grave accidente cuando probaba el ascensor de un edificio en construcción. Esta lamentable pérdida lo afectó mucho, pues Gerald era su hermano menor y él le tenía un gran afecto; pese a ello no se dejó amilanar y resolvió continuar solo la obra de reconstrucción.



Banco Dugand. Tomado de José Ramón Vergara y Fernando E. Baena, *Barranquilla. Su pasado y su presente*, t. 1, Barranquilla, 1922.

Lamentablemente, no tengo detalles sobre las obras construidas en la ciudad de Panamá entre 1914 y 1917, pero personas que han visitado dicha ciudad, me han informado que varios de los majestuosos edificios construidos por él aún se encuentran en pie. Sólo puedo destacar el edificio construido para el hotel Washington en la ciudad de Colón, cuyas elegantes líneas aún llaman la atención de los viajeros.

A mediados de 1917, el gobierno colombiano tuvo conocimiento de la labor que llevaba a cabo en Panamá y resolvió contratar sus servicios para la construcción del edificio de la Aduana de Barranquilla por ser, además, el único arquitecto, en ese entonces, que sabía combinar el hierro con el cemento, lo que se llamó “construcción en hormigón”. Cuál no sería su satisfacción al recibir esta propuesta del gobierno colombiano que le ofrecía la oportunidad de regresar a la tierra que tanto quería y a la que le había dedicado sus mejores años. Sin pensarlo dos veces, aceptó la oferta y después de arreglar sus asuntos en Panamá, se embarcó a mediados de septiembre de 1917 con su esposa y cinco hijos con destino a Colombia, donde se radicaría definitivamente.

Su llegada se produjo en una época muy importante, pues Barranquilla, popularmente conocida como La Arenosa, empezaba a pensar en grande por la prosperidad económica debida al desarrollo industrial y portuario. Carl Parrish iniciaba los trabajos de la urbanización El Prado en terrenos de propiedad de la familia De la Rosa; tal vez éste fue el primer proyecto planeado de una urbanización moderna en el país, y Arbouin comenzaba la construcción del edificio de la Aduana de Barranquilla. El campo para un joven ingeniero-arquitecto era ilimitado, e importantes obras fueron encomendadas a su experta dirección.

Para dar cumplimiento a la creciente demanda de trabajo, Arbouin organizó la primera oficina de arquitectura en el país de que tenga conocimiento y contrató los servicios de jóvenes ingenieros y dibujantes, muy escasos en ese entonces; enseñó a esos jóvenes la técnica que había adquirido a través de sus estudios y experiencia obtenida en las obras realizadas en la república de Panamá. Compró

el equipo de construcción necesario para sus obras, pero le faltaba un asunto muy importante: asegurar el suministro del material de construcción necesario para ejecutarlas.

En 1918 los recursos del país eran muy limitados, por no decir nulos; la mayor parte de los materiales de construcción, inclusive cemento y hierro, tenían que ser importados de los Estados Unidos y Europa. Fue así como Arbouin resolvió abrir un almacén de materiales de construcción y viajó a los Estados Unidos para hacer los contactos necesarios con los fabricantes estadounidenses, el resultado de este viaje fue altamente satisfactorio, pues consiguió la distribución exclusiva para Colombia de importantes líneas de materiales de construcción, pinturas, vidrio y elementos de ferretería indispensables para asegurar la continuación de los trabajos. Su almacén llegó a ser el más importante en su ramo en la costa Atlántica.

Sus perspectivas al iniciar 1919 eran ilimitadas, pues contaba con la oficina de arquitectura, el almacén de materiales y una satisfactoria demanda de trabajo. Por ello se entregó de lleno al planeamiento y dirección de sus obras.

Entre las grandes construcciones efectuadas por Arbouin en Barranquilla, entre 1917 y 1921, menciono las siguientes de las cuales tengo memoria:

1. Edificio de la Aduana, inaugurado a principios de 1919; es la primera construcción en Colombia de cemento armado (hierro y cemento). Este edificio, cuya restauración culminó en 1994, aún se encuentra en pie y prestando servicio después de 87 años de construido.
2. El Banco Dugand, hoy sede del Banco de Bogotá, situado en el sector comercial de la ciudad con sus grandes columnas de cemento y sus líneas clásicas, se destaca aún entre los suntuosos edificios de Barranquilla.
3. El club Barranquilla, otro magnífico edificio de cemento armado, sede de la alta sociedad de Barranquilla en su época, fue parcialmente demolido para hacer trabajos de ampliación.
4. Quinta de Marulanda, situada en la calle Colombia, a la entrada de la urbanización El Prado, aunque parcialmente remodelada, se considera hoy en día como una de las residencias más elegantes de la ciudad.
5. Una suntuosa residencia para su familia ubicada en el barrio El Prado, la cual contenía todos los elementos de confort conocidos en ese entonces, inclusive una planta de hielo, amplios jardines, etc.

A finales de 1920 Arbouin viajó nuevamente a los Estados Unidos con el fin de ampliar sus relaciones comerciales con los proveedores estadounidenses e internar a su hija mayor, Alicia, en un colegio en ese país. A sus cuatro hijos menores los envía a Bogotá y San Javier para visitar a sus abuelos.

Regresó a Barranquilla a principios de 1921 con grandes perspectivas, pues había ampliado de manera considerable las relaciones comerciales con los Estados Unidos y aparentemente nada se interponía en su futuro. Arbouin llegaba a la cumbre de su brillante carrera.

Pero los designios del Todopoderoso eran diferentes y poco antes de regresar sus hijos a Barranquilla, cayó fulminado por una grave enfermedad de diagnóstico reservado, que lo obligó a cambiar sus planes. Los médicos que lo atendieron en Barranquilla estaban confundidos, al inicio dictaminaron, según los síntomas, que podría tratarse de un grave ataque de tuberculosis, enfermedad muy común en esa



Club Barranquilla. Colección particular.

región del país entonces, pero el diagnóstico clínico era negativo. Los facultativos conceptuaron que debería viajar inmediatamente a Bogotá para someterse a exámenes radiológicos en la Clínica de Marly, única clínica en el país que poseía un equipo de rayos X.

Mi madre que se encontraba en San Javier, viajó apresuradamente (por río) a Barranquilla al llamado de mi padre, para iniciar de regreso uno de los viajes más amargos de su vida. El calor, la falta de asistencia médica y de alimentos adecuados para su delicada situación convirtieron este viaje en un verdadero vía crucis que mi padre soportó con una abnegada resignación cristiana. El 18 de mayo de 1921 llegaron a Honda; en estado preagónico fue internado en el hospital local.

Sólo elogios tenemos sus hijos para los médicos que lucharon día y noche a la cabecera del enfermo para salvarle la vida, entre ellos recuerdo a un doctor Pulecio. El 24 de mayo de 1921 la enfermedad hizo crisis y mi padre se preparó para la muerte; manifestó a mi madre que él quería morir en la religión de su mujer y de sus hijos, pues él profesaba la religión anglicana. Se hicieron los preparativos para llevar los sacramentos al moribundo, al reverendo padre llamado para el efecto, se le presentó un inconveniente pues en el santoral no encontraba el nombre de Leslie, requisito sin el cual no podía ser bautizado cristianamente. Para obviar este inconveniente, se convino en bautizarlo con el nombre de Sergio, ya que era el más parecido al nombre de Leslie. Enseguida procedió el sacerdote con los demás sacramentos, confesión, comunión, matrimonio y extremaunción que el enfermo recibió conscientemente y con gran recogimiento.

Todo parecía terminado, pero mi madre no cesaba de pedirle a la Virgen María Auxiliadora —especialmente en este día en que la Iglesia celebra la fiesta de la Virgen, y a quien le tenía una gran devoción—, le conservara la vida a su esposo el tiempo necesario para terminar la educación de sus hijos, pues ella, una mujer de una gran entereza de espíritu y muy joven aún —contaba apenas con 38 años—, se sentía abrumada ante la idea de seguir sola en esta difícil tarea. Además, deseaba ardientemente que sus hijos se levantaran a la sombra de esa vida ejemplar.

El Señor oyó las súplicas de esta santa mujer y obró el milagro poco antes de la media noche de ese día (24 de mayo de 1921), se suspendió el vómito y con gran



Ferrocarril de Girardot. Estación de La Esperanza. Tomado de Alfredo Ortega, *Ferrocarriles colombianos*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1920.

sorpresa de todos los presentes empezó de inmediato una satisfactoria reacción en su organismo, en el momento en que los facultativos que lo atendían no le daban ninguna esperanza de vida, pues según su concepto no tenía en el cuerpo suficiente sangre para sobrevivir.

De ahí en adelante empezó una lenta pero progresiva recuperación y gracias a la perseverante labor de los médicos y enfermeras del Hospital de Honda, así como a los intensos cuidados de mi madre, pudieron continuar su viaje hacia Bogotá a finales de junio de 1921.

Para viajar de Honda a Bogotá, en ese entonces era necesario tomar el tren en Honda al Puerto de Beltrán, sobre el Alto Magdalena, allí se tomaba un buque de ese puerto a Girardot y finalmente el ferrocarril Girardot-Bogotá; un viaje bastante arduo para una persona convaleciente de tan grave y prolongada enfermedad. Mi madre afrontó valientemente esta situación a pesar de todas las penalidades que se le presentaron y a principios de julio llegaron a la estación veraniega de San Javier, donde se encontraban sus cuatro hijos y los padres y demás familia de mi madre. A los pocos días continuaron su viaje con destino a la Clínica de Marly en Bogotá.

Seis meses permaneció internado en la Clínica de Marly, debido principalmente al hecho de que el equipo de rayos X estaba fuera de servicio por daño de una de sus partes y el repuesto demoró seis meses en llegar. El estudio radiológico no mostró señales de tuberculosis, ni siquiera cicatrices en los pulmones; ante esto, el doctor Esguerra y los demás médicos de Marly conceptuaron que la enfermedad fue causada seguramente por la rotura de un vaso sanguíneo en el organismo como consecuencia de un esfuerzo físico.

Dos años duró su total recuperación. Para subsistir, le fue necesario realizar, poco a poco, todo lo que tenía en Barranquilla: la casa, el almacén de materiales de construcción, la oficina de arquitectura y demás enseres; además, había resuelto no regresar a Barranquilla, pues había llegado a la conclusión, después de meditarlo cuidadosamente durante los dos años de su recuperación, que Bogotá sería el ambiente ideal para educar a sus hijos, a quienes adoraba, y resolvió quedarse.

¿Fue acertada esta decisión de Arbouin?

Ante la situación que enfrentaba, tenía un dilema en la balanza: sopesar su prosperidad económica o la educación de sus hijos. Arbouin tomó la segunda determinación: consideró mucho más importante la educación de sus hijos.

En 1921 Bogotá era en realidad un pueblo grande, con no más de 200.000 habitantes. Era la época del tranvía de mulas, y de actores inconfundibles de las calles de aquel entonces como el Bobo del Tranvía, la Loca Margarita, Pomponio y el Conde de Cuchicute, pero se destacaba por sus magníficos colegios: San Bartolomé, La Salle, el liceo de La Salle situado en el barrio de Chapinero y el Gimnasio Moderno. Su educación universitaria tenía fama en toda América. Bogotá era considerada como la Atenas de Suramérica.

Todo parecía muy brillante para Arbouin; sin embargo, el desarrollo urbanístico de la ciudad entre los años 1921 y 1935 fue prácticamente nulo y dos hechos trascendentales vinieron a agravar más esta situación: la gran depresión norteamericana de 1929 y la guerra con el Perú en 1933, así que su campo de acción fue muy limitado. Colaboró con los ingenieros ingleses en la construcción del majestuoso puente férreo de Girardot sobre el río Magdalena, construyó el edificio para la Empresa de Teléfonos de Bogotá, trabajó durante un tiempo en la liquidación del Ferrocarril del Carare e hizo obras de menor importancia.

Finalmente, Arbouin y un grupo de ingenieros ingleses adquirieron los derechos de una antigua compañía minera inglesa con la finalidad de revivir la explotación de las riquísimas minas de plata, situadas cerca de la población de Frías, en el departamento del Tolima, cuya explotación había sido abandonada debido a la baja en el precio de dicho metal en 1917 y a los anticuados sistemas de explotación utilizados en esa época.

Este grupo de ingenieros obtuvo además los planos detallados de cada una de las minas en el estado en que se encontraban antes de ser abandonadas en 1917. Recuerdo especialmente los planos de la mina principal. Un eje vertical de más de cuatrocientos metros de profundidad y varios socavones horizontales de donde se extraía la plata. Aunque esta mina se había llenado de agua, los ingenieros estudiaron la posibilidad de construir un túnel partiendo del río Sabandija para desaguar la mina, e iniciar después la explotación por abajo, sistema que obviaría todos los problemas de la extracción por la boca existente, debido principalmente a la profundidad de la mina.

Pese a todos los esfuerzos efectuados por los ingenieros, no pudieron conseguir la financiación necesaria para llevar a cabo esta obra y el proyecto fracasó.

Arbouin murió en San Javier el 9 de noviembre de 1935, víctima de un paludismo adquirido durante sus trabajos en la región de Frías, en la absoluta pobreza, pues sus últimos recursos los había dedicado a este proyecto.